

Incentivos na contramão¹

Eduardo Belo²

Na corrida pela descarbonização do transporte, o Brasil começou o ano na contramão. Sintomaticamente numa noite de sábado, 30 de dezembro, uma edição extra do “Diário Oficial” publicou um grupo de medidas que atende a antigos interesses do setor automotivo sem um sopro de inovação em tempos de economia de baixo carbono e promessas de “neoindustrialização”.

São vários os pecados. Um deles, apostar na velha indústria e na fórmula surrada e duvidosa dos benefícios fiscais. Por exemplo, sobrevivem até 2032 os incentivos para a produção nas regiões Norte e Nordeste - mantidos, aliás, pela primeira fase da reforma tributária. São R\$ 19,3 bilhões de renúncia entre 2024 a 2028.

Incentivos custam, e é de se esperar que o retorno para a sociedade seja maior que o gasto. Não é o caso, nesse caso. Relatório do Tribunal de Contas da União de abril de 2023 mostra que o incentivo para montadoras nessas regiões custa R\$ 5 bilhões por ano. Cada emprego gerado por esse regime custa aos contribuintes mais de R\$ 30 mil. Gasta-se muito, emprega-se pouco.

Para apoiar a velha indústria, o governo achou por bem taxar a nova. A decisão de tributar gradualmente veículos elétricos com Imposto de Importação foi o cumprimento de uma promessa ensaiada desde o início da atual gestão. Por estranho que pareça, o mote da taxação é oferecer condições para que a indústria invista na descarbonização.

Do ponto de vista prático, o que esse imposto representa? Muito pouco. O consumidor vai pagar mais. O governo não vai ver a cor desse dinheiro. Ele será revertido para o incentivo aos investimentos em mobilidade limpa. Só os fabricantes ganham.

¹ Artigo publicado em Valor Econômico. Disponível em:
<https://valor.globo.com/brasil/coluna/incentivos-na-contramao.ghtml>

Acessado em 11.01.2024

² Editor de Brasil do Valor

Pode-se questionar se o país precisa importar veículos elétricos com isenção. É essencial para a economia? Ajuda a promover a equidade social? Claramente não.

Veículos elétricos são a ponta do iceberg na descarbonização global. Não são a maior parte da solução. O setor de transporte responde por apenas 21% das emissões globais (fonte: Agência Internacional de Energia). A equação se completa com os demais segmentos, como indústria, agropecuária e geração de energia. Aí mora o problema.

As grandes montadoras de automóveis, as que apostam na eletrificação da frota, estão estabelecidas basicamente nos Estados Unidos, Europa e Ásia (China, Japão e Coreia). EUA, União Europeia e China têm mais de 70% (em alguns casos, mais de 80%) de sua eletricidade gerada por combustíveis fósseis (petróleo, gás natural e carvão). É com essa energia suja que compradores dessas regiões vão abastecer seus veículos elétricos.

Dos grandes fabricantes de automóveis, só o Japão não se mostra grande entusiasta da “solução elétrica”. Não por coincidência, o país é um dos que mais investem em alternativas. Duas montadoras japonesas, Toyota e Suzuki, desenvolvem com expectativa aparentemente promissora motores a hidrogênio mais eficientes que os atuais.

Estudos apontam o hidrogênio como solução mais racional para longas distâncias. Baterias de veículos elétricos ainda são pesadas e grandes. Um caminhão, se estiver equipado com elas, terá de abrir mão da tonelagem transportada. A alternativa é limitar a autonomia, exigindo recargas mais frequentes. O processo de recarga não é exatamente rápido.

Sem falar na possibilidade de reaproveitar ao menos parte da atual infraestrutura de abastecimento de combustíveis líquidos e reduzir a necessidade de investimentos em postos de recarga e outras exigências técnicas da eletrificação.

Voltando ao caso brasileiro, fará pouca diferença que mais 20 mil ou 30 mil carros elétricos desembarquem no país por ano. Em 2023, segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico, 19.310 unidades foram vendidas no país. Em que pese o crescimento de 56% sobre 2022, não é grande coisa: menos de 1% dos 2,18 milhões de unidades de passeio e comerciais leves vendidos no ano passado.

A participação desses veículos na frota de 47 milhões de veículos automotores (sendo 40 milhões de passeio e comerciais leves) é ínfima. O efeito sobre o ambiente também é reduzido - embora o interesse da sociedade em contribuir com a redução de emissões seja simbólico.

A arrecadação tributária decorrente da taxaço do carro elétrico importado, estimada pelo governo em R\$ 600 milhões, nem sequer arranha a necessidade

de receita extra para cumprir o arcabouço fiscal (no mínimo R\$ 100 bilhões). Ainda mais que esses recursos serão usados para compensar o crédito tributário de R\$ 3,5 bilhões para investimentos em descarbonização da frota.

Seguidos governos brasileiros brindaram montadoras com incentivos sob a alegação de se tratar de setor estratégico, com cadeia de produção longa e geradora de emprego. Será?

O discurso no Ministério do Desenvolvimento é o de que incentivos preservam empregos em uma cadeia de 1,2 milhão de trabalhadores. Não é desprezível, mas também não é muito no universo de cerca de 61 milhões de empregos formais (e 39 milhões informais). A indústria de alimentos tem quase o dobro de trabalhadores. O agronegócio, incluindo as atividades de campo que ocupam pouca gente, detém mais de 14 milhões de empregos.

No começo da década de 1990, quando o Brasil contava com apenas quatro grandes montadoras de veículos leves (GM, Ford, Volkswagen e Fiat), o setor oscilava em torno dos 100 mil empregos. Em 1991 foram 109,4 mil (o auge, 1980, teve 133,7 mil empregados na produção de carros de passeio e comerciais leves). Em 2023, segundo dados da Anfavea, a associação das montadoras, o segmento fechou com 110 mil trabalhadores, praticamente o mesmo número de 40 anos atrás.

É certo que a indústria automobilística modernizou processos produtivos e automatizou o que foi possível. Mas agora são 13 as fábricas de carros leves associadas à Anfavea em operação no país. Nada indica que haverá mais empregos e mais investimentos depois de mais uma generosa ajuda do governo.